

*Stadtbahn Kiel*

*Ausschreibung der Leistungen für die Inbetriebnahmestufe 1*

## **Leistung**

Ausschreibung der Leistungen zur Umweltplanung im Rahmen  
der Stadtbahnplanung der Landeshauptstadt Kiel  
für die Inbetriebnahmestufe 1

*DVI.SB.902.26*

*Leistungsbeschreibung (Anlage 21)*

Kiel, Mai 2026

# Inhaltsverzeichnis

Glossar und Abkürzungsverzeichnis .....	1
Präambel .....	3
1. Gegenstand der Vergabe .....	5
2. Schnittstellen / Vergabepakete .....	7
3. Projekthintergrund und Grundlagen .....	9
3.1 Vorliegende Planungsgrundlagen und Arbeitsergebnisse.....	9
Umfang des Stadtbahnprojektes IBS 1 .....	11
Rahmenbedingungen für weitere Planungen und Projektumsetzung .....	13
4. Beschreibung der künftig zu erfüllenden Leistungen.....	16
A) Übergreifende Leistungen, die in den Leistungspaketen B) bis D) Anwendung finden ..	17
1. Grundleistungen nach HOAI.....	17
2. Besondere Leistungen nach Anlage 9 HOAI .....	18
B) Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Scoping .....	19
Grundleistungen Umweltverträglichkeitsstudie nach Anlage 1 Nr. 1.1 (zu § 3 Absatz 1) HOAI.....	19
2. Besondere Leistung: Scoping .....	21
C) Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) und Artenschutzbeitrag (ASB) .....	22
1. Grundleistungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans nach Anlage 7 (zu §26 Absatz 2) HOAI.....	22
2. Besondere Leistungen nach Anlage 9 Nr. 6 g) HOAI - Artenschutzbeitrag .....	24
D) Weitere zusätzliche Leistungen.....	29
5. Grundlagen der Honorarermittlung.....	31
6. Datenformate, Kompatibilität und Nutzungsrechte .....	32
6.1 Softwarekompatibilität und Projektdateien .....	32
6.2 Standards (CAD, GIS) .....	32
6.3 Eigentum, Nutzungsrechte und Datenqualität.....	32
6.4 Digitale Datenübergabe .....	33
7. Zur Kommunikation der Stabsstelle Stadtbahn .....	34
Abstimmungen .....	34
Rechnungsstellung .....	35
8. Abbildungsverzeichnis .....	36
9. Tabellenverzeichnis .....	36

## Glossar und Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
AG	Auftraggeberin
AKVS	Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen
AN	Auftragnehmer*in
ASB	Artenschutzbeitrag
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRT-System	Bus-Rapid-Transit-System
FFH	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
Hbf	Hauptbahnhof
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
IBS	Inbetriebnahmestufe Das Kernnetz besteht aus drei verschiedenen Inbetriebnahmestufen, welche zeitlich versetzt realisiert werden.
Kernnetz	Grundlegende Festlegungen zur Straßenraumaufteilung - darunter Anzahl und Breite von Fahrspuren, Radwegen, Gehwegen, Parkständen, Grün- und Multifunktionsstreifen sowie die Umlegungsplanung der Entwässerungsanlagen aus dem Wirkungsbereich der Stadtbahntrasse.
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LHK	Landeshauptstadt Kiel
LNatSchG	Landes-Naturschutzgesetz
LP	Leistungspakete zur besseren Trennung von Leistungen
LPH	Leistungsphase nach HOAI 2021
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NA	Nachauftragnehmer*in
ÖA	Öffentlichkeitsarbeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PFA	Planfeststellungsabschnitt
RLBP.SH	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau
P&R	Park and Ride
SiGeKo	Sicherheits- und Gesundheitskoordinator
Stadtbahn	Schienengebundenes hochwertiges Öffentliches Personennahverkehrssystem (HÖV) auf eigener Trasse

Trassenstudie	Technische Studie mit vertiefter Infrastruktur- und Gesamtsystemplanung
uBB	Untere Bodenschutzbehörde
UBB	Umweltbaubegleitung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
uWB	Untere Wasserbehörde
UI	Unterirdische Infrastruktur
Vorzugsvariante	In der Vorplanung wurden für die elf Streckenabschnitte (sowie übergeordnet für das Gesamtnetz) jeweils eine Vorzugsvariante für die Stadtbahntrasse in Bezug auf die Straßenraumaufteilung vorgeschlagen. Die Auswahl der Vorzugsvariante aus den Varianten der Vorplanung basiert auf einer Methodik zur Variantenbewertung und den Abstimmungen im Projektteam.
VRL	Vogelschutzrichtlinie
Wirkbereich der Stadtbahn	Bezeichnet den baulichen und betrieblich beanspruchten Bereich der Stadtbahntrasse einschließlich des lichten Raums, der durch das Schienenfahrzeug während der Fahrt eingenommen wird. Der Wirkbereich umfasst somit das Gleisbett, Sicherheitsräume sowie den seitlichen und vertikalen Bewegungsspielraum des Wagens.

## Präambel

Die Stadtbahn ist ein zentrales Projekt für die Mobilitätswende in der Landeshauptstadt Kiel (LHK). Sie soll den CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren und die Straßen entlasten, denn das Kieler ÖPNV-System stößt an die Grenzen seiner Kapazität. Die Landeshauptstadt braucht ein neues, hochwertiges und zukunftssicheres ÖPNV-System – das ist das Ergebnis einer 2019 veröffentlichten Grundlagenstudie<sup>1</sup>.

Die Mobilitätsentwicklung der LHK ist seit vielen Jahren durch eine Vielzahl strategischer Konzepte geprägt, die das Ziel verfolgen, Klimaschutz, Lebensqualität und verkehrliche Leistungsfähigkeit miteinander in Einklang zu bringen. Bereits der Verkehrsentwicklungsplan 2008 (Drucksache 1197/2008, 0945/2008 u. a.) legte hierfür eine umfassende Zielsetzung fest, welche in den Jahren darauf fortgeschrieben und durch weitere Programme ergänzt wurde. Hierzu zählen insbesondere der Masterplan Mobilität der KielRegion (Drs. 0831/2017) sowie der Masterplan 100 % Klimaschutz (Drs. 0985/2017), deren Ziele durch Beschlüsse der Ratsversammlung verbindlich festgelegt wurden. Für die Erreichung dieser Ziele kommt dem öffentlichen Personennahverkehr eine zentrale Rolle zu. Um die CO<sub>2</sub>-Reduktion und eine nachhaltige Verkehrswende zu ermöglichen, ist eine deutliche Steigerung des ÖPNV-Anteils unerlässlich: Der Modal Split soll im ÖPNV bis 2035 von derzeit 10 % auf 17 % erhöht werden; bis 2050 muss zudem eine mehr als doppelte Verkehrsleistung im Vergleich zu 2014 erreicht werden.

Frühe Analysen zeigten auch, dass der bestehende Busbetrieb – auch unter Ausschöpfung betrieblicher und infrastruktureller Optimierungen – seine Leistungsgrenzen bereits erreicht hatte. Vor diesem Hintergrund beauftragte die LHK im Jahr 2016 die Grundlagenstudie zur Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr (Drs. 0023/2016). Die Studie wurde 2019 abgeschlossen und bewertete erstmals systematisch, ob und wo ein ergänzendes, hochwertiges ÖPNV-System im Stadtgebiet ausreichend Nachfragepotenzial besitzt und wie der bestehende ÖPNV gestärkt werden kann. Die Gutachter\*innen kamen zu dem eindeutigen Ergebnis, dass eine reine Optimierung des Busverkehrs mittel- und langfristig nicht ausreichend sei. Empfohlen wurde daher, die Einführung eines neuen Systems.

Aber was passt am besten zu Kiel? Liegt die Lösung auf der Schiene oder auf der Straße? Diese Frage wurde zwei Jahre lang in einer Trassenstudie ausführlich untersucht und die beiden Systeme Tram und BRT (Bus Rapid Transit) wurden miteinander verglichen.<sup>2</sup> Das klare Ergebnis: Die Stadtbahn bietet die meisten Vorteile im Vergleich zu anderen ÖPNV-Systemen. Ein Schienenfahrzeug bietet in der Regel die Kapazität von drei Bussen. Das entlastet die Straßen und schafft mehr Raum für alle Verkehrsteilnehmenden. Expert\*innen-Berechnungen belegen: Die Stadtbahn ist das langfristig effizienteste System für den Nahverkehr in Kiel. Sind weniger Fahrzeuge mit höherer Kapazität unterwegs, sinkt der Bedarf an Fahrer\*innen – ein wichtiger Vorteil in Zeiten des Fachkräftemangels. Dank stufenloser Zugänge und komfortabler Einstiege ist die Stadtbahn für alle barrierefrei nutzbar. Egal, ob Kapazitätserhöhungen nötig werden oder ob sich das autonome Fahren

---

<sup>1</sup> Vgl. Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.) (2019): Grundlagenstudie. Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel.

<sup>2</sup> Vgl. Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.) (2022): Trassenstudie für ein zukünftiges ÖPNV-System auf eigener Trasse. Endbericht.

durchsetzt: Die Stadtbahn kann problemlos angepasst werden. Eigene Trassen und Vorrangschaltungen an Ampeln ermöglichen schnelle Fahrzeiten und sorgen für zuverlässig pünktliche Verbindungen. 2022 ist die Ratsversammlung der Gutachter\*innenempfehlung gefolgt und hat die Erarbeitung der Vorplanung für eine Stadtbahn beschlossen.<sup>3</sup>

Das Kieler Stadtbahnnetz wird schrittweise geplant, gebaut und in Betrieb genommen. 2024 beschloss die Ratsversammlung die in der Vorplanung erarbeitete Straßenraumaufteilung für die Inbetriebnahmestufe 1 (IBS 1) und somit für die ersten 12,5 Kilometer des Netzes.<sup>4</sup> Die gesamte Vorplanung für das insgesamt rund 36 Kilometer lange Netz wird 2026 fertiggestellt.

Im Rahmen der Vorplanung für die Verkehrsanlagen wurden die grundlegenden Entscheidungen über die Straßenraumaufteilung getroffen. Das beinhaltet die Bestimmung der Anzahl und Breite der Fahrspuren, Gehwege, Radwege, Parkstreifen, Grünstreifen und sogenannter Multifunktionsstreifen. Ergänzend wurden städtebauliche Vertiefungsstudien erarbeitet, um eine gute Integration der Stadtbahn in den städtischen Raum sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu erreichen. Es wurden auch Überlegungen zur Anordnung von Kreuzungen, Einmündungen und Verkehrsinseln angestellt, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu optimieren. Eine weiterführende Zusammenfassung relevanter Informationen ist in einer Broschüre zum aktuellen Stand der Stadtbahnplanungen auf der Seite der Landeshauptstadt Kiel verfügbar.<sup>5</sup>

Die nächsten Planungsphasen betreffen die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Verkehrsanlagen bis zum Abschluss der Planfeststellung. Die Entwurfsplanung führt zur detaillierten Planung und umfasst die erforderlichen Analysen, die als Grundlage für die Erlangung von Baurecht dienen. Nach Anlage 1 UVPG, Liste für UVP-pflichtige Vorhaben, ist für den Bau einer Stadtbahn im Sinne des PBefGs eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)-Pflicht durchzuführen. Die LHK strebt an, eine Freiwillige UVP nach § 7 Abs. 3 UVPG durchzuführen. Sollte die zuständige Behörde dies als zweckmäßig erachten, entfällt die Allgemeine Vorprüfung und das Vorhaben wird UVP-pflichtig.

In der vorliegenden Ausschreibung geht es um die Leistungen der Umweltplanung mit den Bestandteilen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Scoping, Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Artenschutzbeitrag (ASB) sowie einer planungsbegleitenden Umweltbaubegleitung (UBB) und einem Immissionsgutachten im Stadtbahnprojekt für die IBS 1 und damit die ersten 12,5 Kilometer des zukünftigen Streckennetzes und den zukünftigen Betriebshof.

---

<sup>3</sup> Vgl. Landeshauptstadt Kiel (2022): Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf eigener Trasse. System- und Netzentscheid, Drucksache 0786/2022.

<sup>4</sup> Vgl. Landeshauptstadt Kiel (2024): Stadtbahnplanung. Festlegung einer ersten Inbetriebnahmestufe und Vorplanung für die Abschnitte 1 bis 4, Drucksache 0740/2024.

<sup>5</sup> Vgl. Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.) (2025): Zukunft der Mobilität. Die Stadtbahnplanung in der Landeshauptstadt Kiel.

# 1. Gegenstand der Vergabe

Gegenstand der Vergabe sind die Leistungen der Umweltplanung bestehend aus:

- einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) inkl. Scoping,
- eines Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP),
- eines Artenschutzbeitrags (ASB),
- einer planungsbegleitenden Umweltbaubegleitung (UBB) und
- eines Immissionsgutachtens

im Rahmen der Stadtbahnplanung der IBS 1. Die oben genannten Leistungen betreffen den Maßnahmenbereich der IBS 1 für alle Planfeststellungsabschnitte (PFA) der Stadtbahnplanung in der LHK, siehe Abbildung 1.

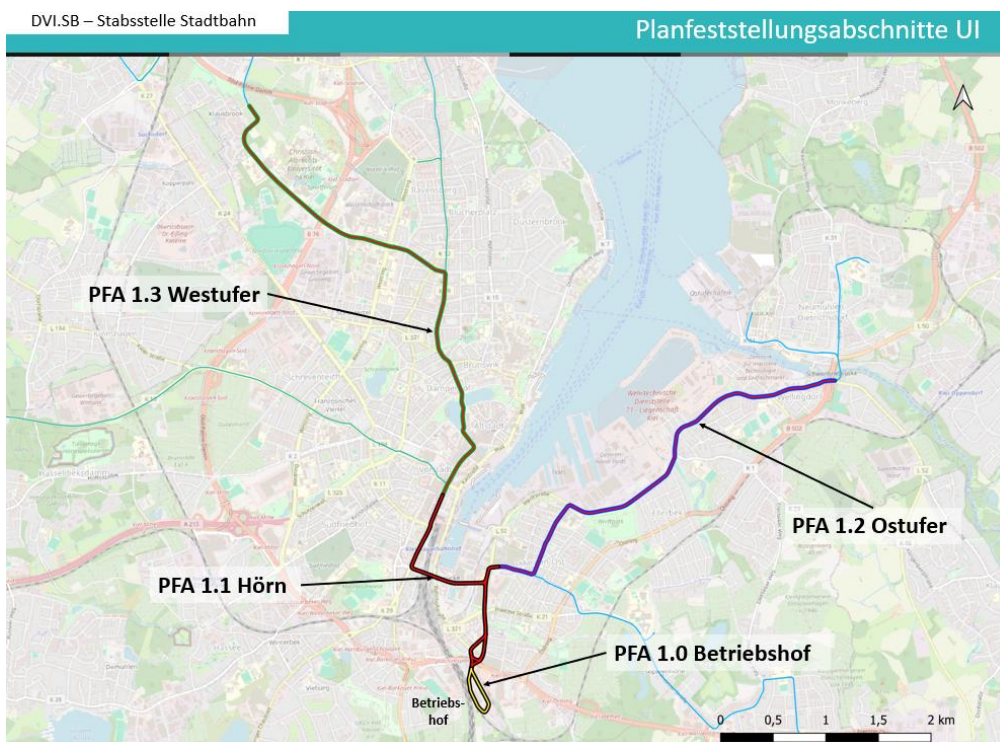


Abbildung 1: Übersichtskarte Planfeststellungsabschnitte der IBS 1 – PFA 1.0 Betriebshof, 1.1 Hörn, 1.2 Ostufer, 1.3 Westufer

Grundlage für die Ausgestaltung der Tätigkeit sind die Grundleistungen der HOAI 2021, besondere sowie zusätzliche Leistungen.

Die Auftraggeberin (AG) behält sich vor, optionale Leistungen zu beauftragen. Ein Rechtsanspruch des\*der Auftragnehmers\*in (AN) auf Abruf dieser Leistungen besteht nicht.

Die Leistungen der Umweltplanung sind in mehrere Leistungspakete aufgeteilt, siehe Tabelle 1.

Die zugehörigen Leistungen bearbeiten räumlich und funktional eng miteinander verbundene Aufgaben entlang der Stadtbahntrasse in teils identischen noch zu erarbeitenden sowie zu definierenden Wirkräumen. Es ist sicherzustellen, dass sämtliche Leistungen der Umweltplanung in ihrer Bearbeitung und in ihrem Endzustand ganzheitlich gedacht, abgestimmt und unter Berücksichtigung weiterer Fachplanungen zu einem schlüssigen

Gesamtbild zusammengeführt werden, um eine konsistente, prüffähige und genehmigungsfähige Entwurfs- und Genehmigungsplanung gemäß HOAI und den einschlägigen Regelwerken und zu erlangen.

Dieser Auftrag gliedert sich unabhängig der HOAI in sogenannte Leistungspakete auf. Die Leistungen wurden für eine bessere Übersicht vier Leistungspaketen (Teil 0, 0, 0, D)) zugeordnet. Zentrale Grundlage der künftigen Leistungen bilden die bereits abgeschlossenen Vorleistung, insbesondere die Vorplanung (LPH 1–2) der Verkehrsanlagenplanung und bereits durchgeführte Erhebungen, Gutachten und Kartierungen der Flora und Fauna. Detailliertere Ausführungen sind den jeweiligen Leistungspaketen A - D zu entnehmen.

*Tabelle 1: Übersicht über Leistungspakete und Zuordnung Grundleistung, besondere oder zusätzliche Leistung des Auftrages*

<b>Leistungs- paket</b>	<b>Leistungen</b>
A	Übergreifende Leistungen Teil B – Teil D 1. Grundleistungen nach HOAI 2. Besondere Leistungen nach HOAI
B	1. Umweltverträglichkeitsstudie – Grundleistung nach HOAI 2. Scoping – Besondere Leistung nach HOAI
C	1. Landschaftspflegerischer Begleitplan – Grundleistung nach HOAI 2. Artenschutzbeitrag – Besondere Leistung nach HOAI
D	Weitere zusätzliche Leistungen 1 Planungsbegleitende Umweltbaubegleitung mit besonderem Fokus auf die Baumschutzfachliche Baubegleitung 2 Immissionsschutzgutachten

### Zielsetzung

Ziel dieser Ausschreibung ist die Erarbeitung und Sicherstellung einer umfassenden und konsistenten Umweltplanung inklusive genehmigungsfähiger und planfeststellungsreifer Unterlagen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (LPH 3-4) im Kieler Stadtbahnprojekt im Bereich der IBS 1.



## 2. Schnittstellen / Vergabepakete

Im Rahmen der Bearbeitung der in dieser Ausschreibung beschriebenen Leistungen sind darüber hinaus die Schnittstellen zu weiteren parallel laufenden Planungen von weiteren Gewerken/Fachplaner\*innen und weiteren Projektbeteiligten sowie Trägern von Versorgungsanlagen zu berücksichtigen, ggf. zuzuarbeiten sowie (Planungs-)Unterlagen bei Bedarf zu übergeben, um weitere Kosten durch Behinderung weiterer Gewerke und Zeitverzögerungen zu vermeiden – insbesondere wenn fundamentale Änderungen z.B. von Annahmen auftreten und/oder neue Informationen vorliegen. Generell hat eine externe Projektsteuerung die Koordinationsverantwortung, daher ist ein enger Austausch bzw. eine enge Zusammenarbeit mit dieser durchzuführen. Die anstehenden Vergaben und Arbeitspakete fügen sich in ein sich stetig weiterentwickelndes Akteur\*innengeflecht aus verschiedenen Instanzen ein, siehe Abbildung 2.

AG ist die LHK, die durch die Stabsstelle Stadtbahn vertreten wird. Anfang 2026 wurde die Stadtbahn Planungs- und Baugesellschaft mbH gegründet, die perspektivisch als Vorhabenträgerin fungieren wird. Die Gesellschaft und die beauftragten Dritten, welche die Umweltplanung und andere Dienstleistungen (wie z.B. die Projektsteuerung, Öffentlichkeitsarbeit, Unterirdische Infrastruktur oder die Verkehrsanlagen-, Technischen Anlagen- und Freianlagenplanung) durchführen werden, müssen mit der externen Projektsteuerung sowie der\*die Umweltplaner\*in kommunizieren und zusammenarbeiten. Dabei unterstützt die externe Projektsteuerung die Gesellschaft mit Projektsteuerungsaufgaben und beaufsichtigt bzw. kontrolliert und prüft die Planungsergebnisse der beauftragten Dritten. Dabei müssen die Planungsergebnisse durch den\*die AN sowie durch den\*die Projektsteuerer\*in insbesondere auf Konsistenz geprüft werden, sodass keine Schnittstellenverluste oder Planungsdivergenzen entstehen.

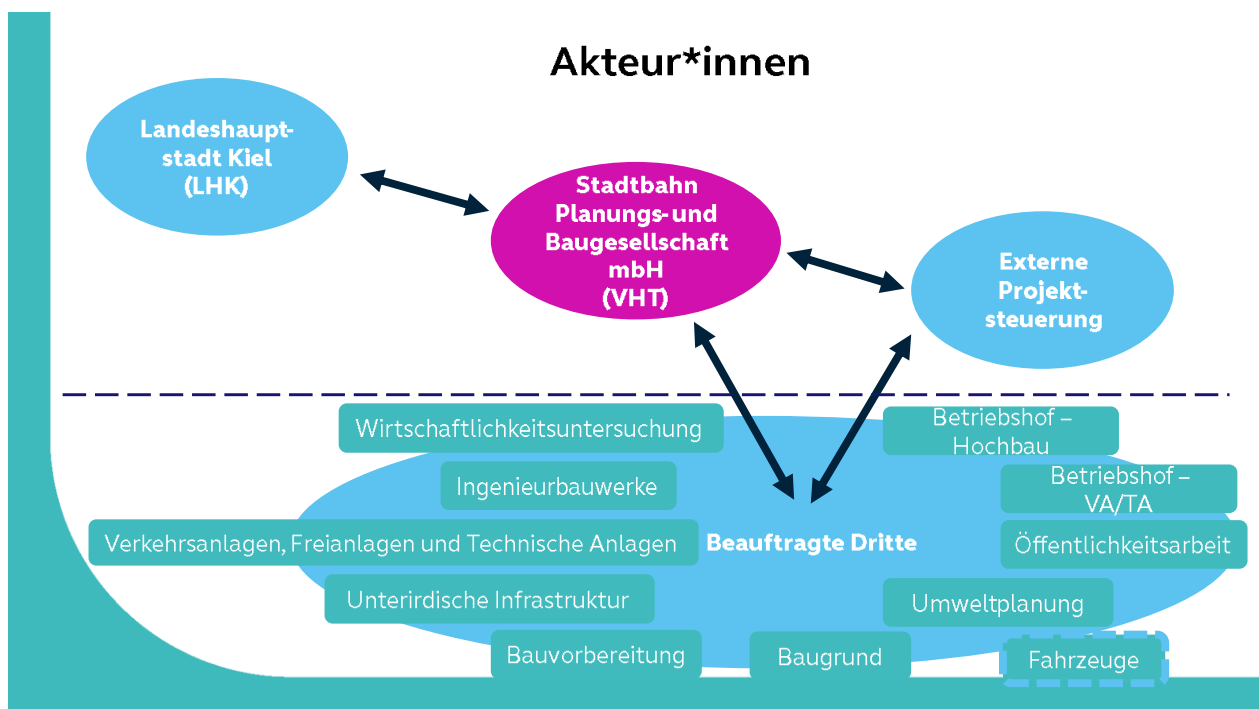


Abbildung 2: Schematische Darstellung des Akteur\*innengeflechts im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Verkehrsanlagenplanung für die Stadtbahn Kiel

Einige Schnittstellen von beauftragten Dritten im Stadtbahnprojekt stehen für die vorliegende Vergabe in besonderem Fokus und bedürfen einer intensiveren Zusammenarbeit, was sich aus der Nähe der einzelnen Gewerke und Fachplaner\*innen und deren Arbeitspaketen zueinander begründet. Zu den konkreten und speziell sich auf die vorliegende Vergabe beziehenden Schnittstellen gehören im Besonderen:

- Abstimmungen mit den Beteiligten der Verkehrsanlagen-, Technische Anlagen- und Freiraumplanung,
- Abstimmungen mit den Beteiligten der Betriebshofplanung,
- Abstimmungen mit den Beteiligten der Planung zu Ingenieurbauwerken wie z.B. Brücken,
- Abstimmungen mit den Beteiligten der Bauvorbereitungsplanung (Baulogistik),
- Abstimmungen mit den Beteiligten der SiGeKo,
- Abstimmungen mit den Beteiligten der Unterirdischen Infrastruktur,
- Abstimmungen mit Baugrundgutachter\*innen,
- Abstimmung mit der Öffentlichkeitsarbeit der Stabsstelle Stadtbahn der LHK.

Zu den Behörden und Ämtern gehören unter anderem:

- Grünflächenamt (Amt 67, LHK),
- Umweltschutzamt (Amt 18, LHK),
- Untere Wasserbehörde (18.1.1),
- Untere Bodenschutzbehörde/Altlasten (18.1.2),
- Untere Naturschutzbehörde, Arten- und Biotopschutz, Baumschutz (18.2.1),
- Tiefbauamt (Amt 66, LHK),
- Stadtplanungsamt (Amt 61, LHK),
- Feuerwehr – Amt für Brandschutz, Rettungsdienst, Katastrophen- und Zivilschutz (Amt 13, LHK),
- Ordnungsamt (Amt 10),
- Straßenverkehrsbehörde (10.3),
- Amt für Bauordnung, Vermessung und Geoinformation (Amt 64, LHK),
- Untere Denkmalschutzbehörde (64.1.3, LHK),
- Eigenbetrieb Beteiligungen (Amt 83, LHK),
- Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein (MEKUN SH)
- Landesamt für Umwelt (LfU)
- KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG),
- Amt für Planfeststellung Verkehr (APV, Land SH),
- Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH, Land SH).

Auf Landesebene sind relevante Schnittstellen besonders bei Genehmigungen, Vorschriften und Förderprogrammen zu berücksichtigen. Hierbei sei insbesondere auf die NAH.SH (Förderung), die Technische Aufsichtsbehörde sowie das Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) hingewiesen.

### 3. Projekthintergrund und Grundlagen

#### 3.1 Vorliegende Planungsgrundlagen und Arbeitsergebnisse

Im Rahmen der Stadtbahnplanung liegen bereits diverse Planungsgrundlagen und Arbeitsergebnisse vor. In diesem Kapitel werden diese kurz stichpunktartig aufgelistet. Im Anlagenverzeichnis sind Grundlagen hinterlegt, welche bereits veröffentlicht sind. Die nicht veröffentlichten Planungsgrundlagen werden ausschließlich den im Teilnahmewettbewerb ausgewählten und zur Angebotsabgabe aufgeforderten Bietenden bereitgestellt. Es liegen bereits erste Erfassungsergebnisse sowie Einschätzungen zu den Auswirkungen der Planung auf Flora und Fauna vor.

#### Trassenstudie

Alle Unterlagen zur Trassenstudie sind online veröffentlicht (vgl. Anlagenverzeichnis). Die Trassenstudie beinhaltet zusammengefasst folgende Ergebnisse:

- Nachweis über die Machbarkeit eines höherwertigen öffentlichen Verkehrssystems
- Systementscheid für die Stadtbahn im Vergleich zum BRT
- Herleitung des Streckennetzes IBS 1-3 und Potentialnetz

#### Vorplanung Gesamtnetz (IBS 1-3)

- Verkehrsanlagen und Entwässerungsplanung (Variantenfindung Trasse, Variantenentwurf VA und RW+SW – Leistungspaket 1)
- Konzeptioneller Konfliktplan Versorgungsleitungen
- Intermodale Verknüpfung (Grundlagenermittlung: Mobilitätsstationen, Quartiersgaragen, P&R),
- Vermessung (Straßentopologie, Baumbestand im öffentlichen Bereich),
- Erfassungsergebnisse sowie Einschätzungen zu den Auswirkungen der Planung auf Flora und Fauna,
- Ingenieurbauwerke (Identifikation der Bauwerke und deren Maßnahmen),  
Auflistung der erforderlichen Maßnahmen an den Ingenieurbauwerken, wie z.B. Brücken in der IBS 1:
  - BW 007 Emil-Luecken-Brücke (Maßnahme: Planung einer Ertüchtigung zur Aufnahme der zusätzlichen Lasten aus der Stadtbahn)
  - BW 008 Gablenzbrücke (Maßnahme: Verifizierung des Eigengewichts zur Aktivierung von möglichen Reserven; Umbau Rampe Gablenzbrücke Ost)
  - BW 010 Werftbahnbrücke (Maßnahme: Planung eines Ersatzneubaus)
  - Brücke Süd Kleiner Kiel Kanal Holstenbrücke (Maßnahme: Anpassung zur Gewährleistung Barrierefreiheit)
  - Brücke Geh- und Radweg Werftstraße (Maßnahme: Planung Neubau)
  - Brücke Geh- und Radweg Franziusallee (Maßnahme: Planung Neubau),
- Technische Ausrüstung (Signalisierung IBS 1, Stromversorgung und Energie IBS 1, EMV),
- Baugrund (Grundlagenermittlung und geotechnische Folgerungen und Empfehlungen),
- Betriebsplanung und Verkehrsmodellierung (Open Track IBS 1, VISSIM und HBS),
- Fahrzeugbemessung und Antriebstechnologie,

- Betriebsleiter,
- Nutzen-Kosten-Untersuchung (Planung Transport Verkehr GmbH 2026 [PTV]),
- Städtebauliche Vertiefungsbereiche (Freianlagenplanung von Bereichen entlang der Stadtbahntrasse IBS 1 und Wik)
  - Vertiefungsbereich 1 Wellingdorf
  - Vertiefungsbereich 2 Gaarden
  - Vertiefungsbereich 3 Zentrum Umfeld Bahnhof
  - Vertiefungsbereich 4 Holtenauer Straße,
- Digitales Geländemodell IBS 1 (nicht nach PFA aufgeteilt).

### **Laufende Untersuchungen**

- Verkehrssicherheitsaudit IBS 1 (Auftrag voraussichtlich Anfang 2027)
- Kampfmitteluntersuchung IBS 1 (Luftbilddauswertung Kampfmittelräumdienst SH)
- Baugrundsondierungen IBS 1
- Vorplanung Betriebshof Diedrichstraße (Verkehrsanlagenplanung, Technische Ausrüstung; Ergebnisse voraussichtlich Ende 2026)
- Anbindung Kieler Süden (Untersuchung im Zusammenhang mit dem Betriebshof; Ergebnisse voraussichtlich Ende 2026)
- Verkehrsplanerische Fokusbereiche IBS 1 mit Umfeldbetrachtung (Ergebnisse voraussichtlich Ende 2026)
  - Räumlicher Fokusbereich 1 Gaarden
  - Räumlicher Fokusbereich 2 Hauptbahnhof, südliche Innenstadtzufahrt
  - Räumlicher Fokusbereich 3 Holtenauer Straße
  - Räumlicher Fokusbereich 4 Beselerallee/ Olshausenstraße
  - Räumlicher Fokusbereich 5 Wellingdorf/ Ellerbek
- Untersuchung Haltestellenzuwegungen IBS 1 (Ergebnisse voraussichtlich Ende 2026)
- Konzeption Busnetz IBS 1 (Ergebnisse voraussichtlich Ende 2026)
- Verkehrsplanerische Optimierung Werftstraße (Leistungsfähigkeit, Optimierung Vorzugsvariante Verkehrsanlagen; Ergebnisse voraussichtlich Ende 2026)
- KielRegionModell (VISUM) IBS 1
- Trassenstudie und Vorplanung zur Anbindung des UKSH mit der IBS 2 (Ergebnisse voraussichtlich Ende 2026)
- Erfassungen der Flora und Fauna

### **Parallele Planungen und Grundlagen mit Relevanz für die Stadtbahn IBS 1**

- Straßenbaumkonzept Kiel
- Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes Kiel
- Grundlagenstudie: Bäume und Leitungen
- Neugestaltung Holstenplatz
- Lieferkonzept Holstenplatz
- Machbarkeitsstudie Personenüberführung Hbf Kiel (weiterer Bahnsteigzugang)
- CAU Campuserweiterung Bremerskamp
- Diverse städtische Planungen des Tiefbauamts sowie weiterer Ämter

## Umfang des Stadtbahnprojektes IBS 1

Die Maßnahme wird vollständig auf dem Stadtgebiet der LHK in Schleswig-Holstein in der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt.

Das gesamte Netz der Stadtbahn Kiel wird 35,8 km umfassen und ist untergliedert in drei IBS. Diese sind im Rahmen der Vorplanung wiederum in 11 Abschnitte aufgeteilt worden, wobei diese Abschnittsaufteilung in den weiteren Planungen eine untergeordnete Rolle einnehmen wird (siehe Abbildung 3). Die Planungen beinhalten im Straßenraum entlang der Stadtbahntrasse die Betrachtung „von Grundstücksgrenze zu Fassade“ sowie den sinnvollen Anschluss an den Bestand.

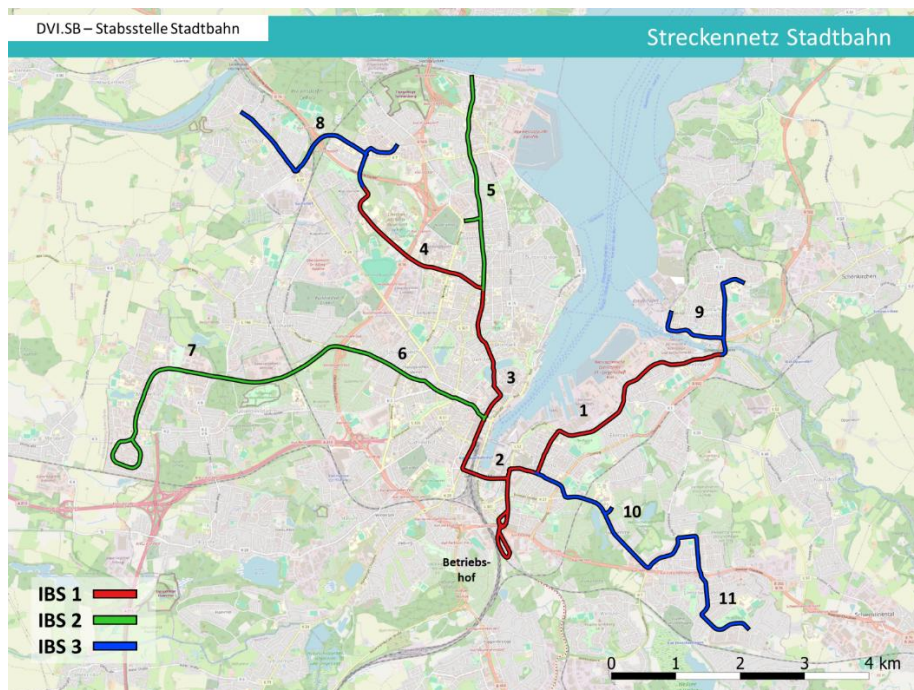


Abbildung 3: Gesamtnetz Stadtbahn Kiel (IBS1-IBS 3, Betriebshof) (Hintergrundkarte: OpenStreetMap)

Für die weiteren Planungen ist die IBS 1 der Stadtbahn in vier Planfeststellungsabschnitte (PFA): PFA 1.0 Betriebshof, 1.1 Hörn, 1.2 Ostufer und 1.3 Westufer (siehe Abbildung 1) unterteilt worden. Die Unterlagen mit den grenzscharfen Planfeststellungsübergängen werden ausschließlich den im Teilnahmewettbewerb ausgewählten und zur Angebotsabgabe aufgeforderten Bieter\*innen bereitgestellt.

Gegenstand der Planfeststellung wird für die Integration der Stadtbahn in der LHK der Maßnahmenbereich des Stadtbahnprojektes sein. Im Zuge der LPH 4 (Genehmigungsplanung) der Verkehrsanlagenplanung der Stadtbahn Kiel wird festgelegt, ob der „enge“ räumliche Umgriff der Stadtbahntrasse oder der „weite“ räumliche Umgriff über den gesamten Straßenquerschnitt planfestgestellt werden wird.

Die IBS 1 verläuft überwiegend durch dichte besiedelte Stadtbereiche und verbindet das West- und Ostufer miteinander. Die Streckenlänge der IBS 1 beträgt 12,5 km. Die angegebene Streckenlänge ergibt sich aus einer gedachten Achse in Straßenmitte entlang des Streckenverlaufs.

Die grenzscharfen Übergänge zwischen den einzelnen Planfeststellungsabschnitten wurden durch die Stabsstelle Stadtbahn der LHK festgelegt. Zur Beschreibung der Lage dieser Übergänge wird auf die im Rahmen der Vorplanung entwickelte Streckenkilometrierung des Kernnetzes (siehe Abbildung 4 und Anlage 19) Bezug genommen, die sich an der bestehenden Straßenraummitte orientiert. Die verbindliche Festlegung der Abschnittsgrenzen ergibt sich aus den jeweiligen Lageplänen.

Die PFA-Übergänge befinden sich an den nachfolgend definierten Streckenkilometern und räumlichen Bezugspunkten:

- PFA 1.0 zu 1.1 Hörn
  - Gemarkung Gaarden, Flur 4, Flurstücke 26/15
  - Straße Diedrichstraße
  - Zwischen Station 0+800.000 bis 0+900.000 km
  - Ungefähre Koordinaten 54°18'09.4"N 10°08'10.9"E
- PFA 1.1 Hörn zu PFA 1.2 Ostufer
  - Gemarkung Kiel-N, Flur 14, Flurstücke 211
  - Straße Karlstal
  - Zwischen Station ZO 1+400.000 bis 1+500.000 km
  - Ungefähre Koordinaten 54°18'40.3"N 10°08'25.6"E
- PFA 1.1 Hörn zu PFA 1.3 Westufer
  - Gemarkung Kiel-M, Flur 15, Flurstücke 302
  - Straße Sophienblatt
  - Zwischen Station ZW 0+100.000 bis 0+200.000 km
  - Ungefähre Koordinaten 54°19'01.6"N 10°07'56.2"E



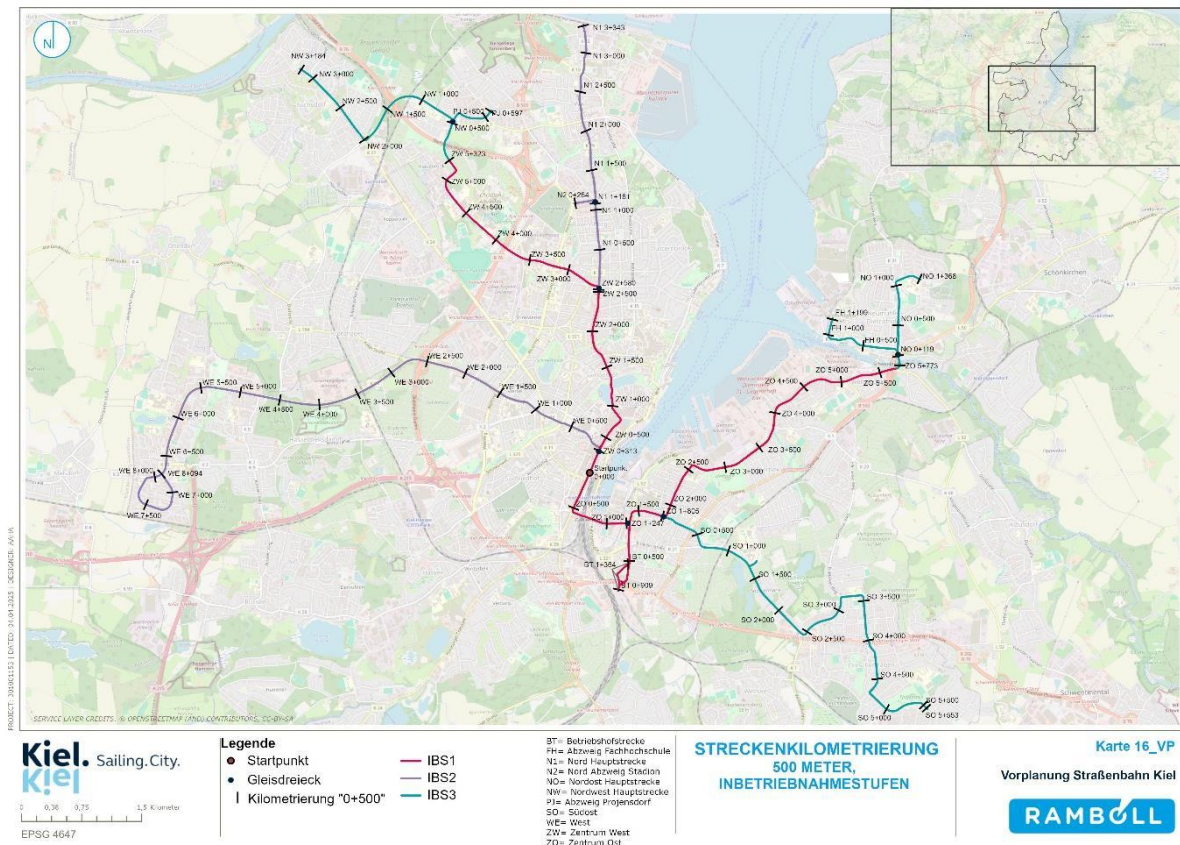


Abbildung 4: Streckenkilometrierung der Vorplanung zum Kernnetz

## Rahmenbedingungen für weitere Planungen und Projektumsetzung

Im Folgenden werden die verbindlichen Rahmenbedingungen und Regelwerke für diese Vergabe aufgeführt.

### Zeitliche Rahmenbedingungen

1. Der Beginn für die zu erbringenden Leistungen hat direkt nach Auftragsvergabe zu erfolgen.
2. Der veröffentlichte Realisierungszeitraum (siehe Anlage 14, Seite 19) dient als verbindlicher Orientierungsrahmen, wobei projektbedingte Entwicklungen eine zeitliche Anpassung im weiteren Verlauf nicht ausschließen.
3. Der\*Die AN stellt die vertraglich geschuldeten Leistungen grundsätzlich für den gesamten Zeitraum für die LPH 3 bis 4 der Verkehrsanlagenplanung der Stadtbahn Kiel aus dem Realisierungszeitplan weiter zur Verfügung, auch über das formale Ende seiner\*ihrer eigenen Fachleistungen hinaus, bis sämtliche Fachplanungen (wie z.B. Verkehrsanlagenplanung, Unterirdische Infrastruktur) der parallellaufenden Vergaben abgeschlossen sind. Diese Verpflichtung ergibt sich aus dem größeren Planungsumfang und der daraus resultierenden zeitlichen Differenz zu den weiteren Vergaben sowie aus möglichen Änderungen der Planungen im Weiteren Vergabe- und Realisierungsverlauf.

Die AG ist berechtigt, die Ausführung einzelner Leistungen zeitlich zu unterbrechen. Während bestätigter Unterbrechungen ruhen die Ausführungspflichten

des\*der AN, ohne dass der Vertrag dadurch insgesamt unterbrochen wird. Der\*Die AN bleibt in Unterbrechungszeiten zur Bearbeitung von Rückfragen, zur Übergabe von Unterlagen sowie zur Wiederaufnahme der Leistungen verfügbar. Die in den schriftlichen Abrufen beschriebenen Leistungen sind von der\*dem AN fristgerecht und fachgerecht zu erbringen. Jede Unterbrechung ist von der\*dem AG schriftlich zu bestätigen und der Zeitpunkt, Umfang und erwartete Dauer der Unterbrechung sind dabei durch den\*die AN zu dokumentieren.

### **Vertragliches / Arbeitsorganisation**

4. Die Vertragssprache ist Deutsch. Sämtliche im Rahmen des Auftrags gegenüber der AG einzureichenden Unterlagen sowie die Kommunikation mit der AG haben in deutscher Sprache zu erfolgen.
5. Der\*Die AN übernimmt die von der AG zur Verfügung gestellte Projekt-, Ordner- und Dokumentenstruktur und aktualisiert diese fortlaufend.
6. Der\*die AN nutzt eine abgestimmte Datenablage für alle Arbeits- und Enddateien mit der AG. Die AG hat Zugriff auf die Arbeitsdateien im Prozess und ist in der Erstellung eng einzubinden.
7. Es ist eine separate Kalkulation (inkl. Stundensätze, Personen) zum Preisblatt beizulegen.
8. Seitens der AG werden für den Planungszeitraum Co-Working-Spaces in der LHK zur Verfügung gestellt. Diese Räumlichkeiten sind ausschließlich für Projektarbeiten zu nutzen, eine anderweitige Verwendung ist nicht zulässig.  
Für den Co-Working-Space der Fachplanungen werden seitens der AG insgesamt sechs Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt (Planungsstand 03.2026). Diese können grundsätzlich von allen Fachplanungen gemeinschaftlich genutzt werden. Zwei der insgesamt sechs Arbeitsplätze sind fest für die Planung der Verkehrsanlagen vorgesehen. Die weiteren vier Plätze stehen der unterirdische Infrastrukturplanung (1 Platz), der Planung der Technischen Anlagen Stadtbahn (1 Platz), der Betriebshofplanung (1 Platz) und dem Bereich der Umweltplanung (1 Platz) zur Verfügung. Die Aufteilung ist hier nur beispielhaft für kalkulatorische Zwecke angegeben. Eine feste Zuordnung von Arbeitsplätzen erfolgt nicht durch die AG, ein vertraglicher Anspruch auf einen Arbeitsplatz mit Ausnahme von der Verkehrsanlagenplanung besteht nicht.  
Die Co-Working-Spaces werden den Unternehmen kostenfrei zur Verfügung gestellt.
9. Die Projektbearbeitung für die Umweltplanung ist federführend durch eine\*n AN als Gesamtauftrag zu betreuen. Sämtliche Leistungen sind als ein zusammenhängendes Projekt zu betrachten und zu bearbeiten. Teilleistungen können an Nachauftragnehmer\*innen (NA) vergeben werden. NA sind mit Abgabe des Angebots verbindlich zu benennen und haben die entsprechenden Referenzen beizubringen. Die Verantwortung des\*der AN für das Gesamtprojekt und die Durchführung und Erbringung der beauftragten Leistung bleibt davon unberührt.
10. Die AG behält sich vor, optionale Leistungen ganz oder teilweise schriftlich zu beauftragen. Ein Anspruch der\*des AN auf Beauftragung dieser optionalen Leistungen besteht nicht. Aus der Ausschreibung und der vorliegenden Leistungsbeschreibungen ergibt sich kein Anspruch auf Ausübung der Option oder auf eine bestimmte Beauftragungsmenge.



### **Örtliche Gegebenheiten und Besichtigung**

11. Der Maßnahmenbereich in der LHK ist vor Ort zu besichtigen. Mit Zuschlag durch die LHK auf das Angebot wird bestätigt, dass der\*die Bieter\*innen sich Kenntnisse über die Örtlichkeit und die Zuwegungen des Geländes verschafft haben. Nachforderungen, die sich aus fehlender Kenntnis der Örtlichkeiten ergeben, werden nicht anerkannt.

### **Planungsumfang, Schnittstellen und Folgeplanungen**

12. Im Zuge der LPH 4 der Verkehrsanlagenplanung wird festgelegt, ob der „enge“ räumliche Umgriff der Stadtbahntrasse oder der „weite“ räumliche Umgriff über den gesamten Straßenquerschnitt planfestgestellt werden wird.

### **Vermessung und Planungsgrundlagen**

13. Für den gesamte Maßnahmenbereich wurde eine Vermessung durchgeführt. Als Planungsgrundlagen wird durch die AG ein digitales Geländemodell auf Basis der vorliegenden Vermessungsdaten erstellt.

### **Regelwerke (Aufzählung ist nicht abschließend):**

#### **Übergeordnete rechtliche Grundlagen:**

- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)
- Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG)
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)
- Wasserhaushaltsgesetz (WHG)
- Landeswassergesetz (LWG)
- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

#### **Andere Regelwerke**

- Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP)
- Baumschutzsatzung Kiel
- Baumschutzverordnung Kiel

#### 4. Beschreibung der künftig zu erfüllenden Leistungen

Die Aufgabe umfasst die Leistung der Umweltplanung mit den Bestandteilen UVS (LPH 1-4), Scoping (besondere Leistung), LBP (LPH 1-4), ASB (besondere Leistung) sowie einer planungsbegleitenden Umweltbaubegleitung (zusätzliche Leistung) und einem Immissionsgutachten (zusätzliche Leistung) im Stadtbahnprojekt für die IBS 1. Ziel ist die Erarbeitung und Sicherstellung einer umfassenden und konsistenten Umweltplanung inklusive genehmigungsfähiger und planfeststellungsreifer Unterlagen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (LPH 3-4) der Verkehrsanlagen.

Im Rahmen der Grundlagenermittlung sowie der Vorplanung (LPH 1-2) zum Kernnetz der Stadtbahn wurden die grundlegenden Entscheidungen zur zukünftige Straßenraumaufteilung einschließlich der geplanten Stadtbahntrasse in der IBS1 (ohne Betriebshof), die Vorzugsvarianten, getroffen. Die Vorzugsvarianten stellen die Grundlage für die beschriebenen Leistungen dar.

Innerhalb der verschiedenen Leistungspakete A-D und Leistungen der Umweltplanung ist sicherzustellen, dass diese in ihrer Bearbeitung und in ihrem Endzustand ganzheitlich gedacht, abgestimmt und zu einem schlüssigen Gesamtbild zusammengeführt werden. Dies erfolgt stets unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, den Anforderungen der Planungsparameter und unter Anwendung der zum Zeitpunkt der Leistungserbringung gültigen Regelwerke, Normen und Richtlinien.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Planungen der Verkehrs- und Freianlagen sowie der unterirdischen Infrastruktur in einzelnen Maßnahmenbereichen im weiteren Projektverlauf noch ändern können. Diese Anpassungen können Auswirkungen auf Umfang und Ausgestaltung der Leistungen der Umweltplanung haben.

Erforderliche Anpassungen infolge von Änderungen der Verkehrsanlagenplanung werden dem\*der AN über den\*die von der AG beauftragten Projektsteuerer\*in kommuniziert und in den gemeinsamen Abstimmungsrunden besprochen. Der\*Die AN hat diese Änderungen im Rahmen der jeweils beauftragten Leistungsphasen fachlich zu berücksichtigen, einzuarbeiten und mit den beteiligten Fachplanungen sowie anderen Betroffenen abzustimmen.

## **A) Übergreifende Leistungen, die in den Leistungspaketen 0 bis D) Anwendung finden**

Nachfolgend ist in Leistungspaket 0 der Leistungsumfang der Grundleistungen, die sowohl für UVS, LBP und ASB durchgeführt werden müssen, aufgeführt. Durch eine zentrale Bearbeitung mit Blick auf die verschiedenen Leistungspakete wird eine doppelte Bearbeitung vermieden. Ein Schwerpunkt liegt hier auf der Klärung der Aufgabenstellung und Ermittlung des Leistungsumfangs (LPH 1). Ebenfalls aufgeführt sind optionale besondere Leistungen der Umweltplanung, die keinem einzelnen Leistungspaket zuzuordnen sind, sondern übergeordneten Charakter haben. Diese dienen der Ergänzung der Datengrundlagen und ist bei der Honorarkalkulation entsprechend einzukalkulieren.

### **1. Grundleistungen nach HOAI**

#### **1.1. LPH 1: Ermittlung des Leistungsumfangs und Klärung der Aufgabenstellung nach Anlage 1 Nr. 1.1.1 Satz 2 HOAI sowie Anlage 7 Nr. 1 HOAI**

##### **1.1.1. Zusammenstellen und Prüfen der vorhandenen und von der Arbeitgeberin zur Verfügung gestellten untersuchungsrelevanten Unterlagen**

Die vorhandenen und zur Verfügung gestellten Unterlagen beinhalten insbesondere die der UVP vorangegangenen Verfahrensschritte wie die Feststellung der UVP-Pflicht<sup>6</sup> des Vorhabens, die Ergebnisse einer Planungsraumanalyse und/oder die Festlegungen zum Untersuchungsrahmen, Beschreibungen zum Vorhaben (Herleitung der Varianten) und zu den grundsätzlichen Lösungsmöglichkeiten sowie Ergebnisse bisheriger Umwelt- bzw. Raumwiderstandsuntersuchungen. Bestand der Umweltinformationen im Untersuchungsraum, auch Natura 2000- und artenschutzrelevante Unterlagen, örtliche und überörtliche Planungen und Untersuchungen, thematische Karten, Luftbilder und sonstige Daten sind zusammenzustellen. Die Unterlagen sind hinsichtlich ihrer Eignung für die Planung zu prüfen.

##### **1.1.2. Ortsbesichtigung**

##### **1.1.3. Abgrenzen der Untersuchungsräume/ des Planungsgebiets anhand der planungsrelevanten Funktionen**

Konkretisieren/Plausibilisieren der in der faunistischen Planungsraumanalyse vorgeschlagenen Untersuchungsräume, überschlägigen Projektmerkmale und relevanten Wirkfaktoren sowie Arten. Ergänzen um weitere, für die Leistung des LBP und der UVS benötigten Untersuchungsräume, überschlägigen Projektmerkmale und relevanten Wirkfaktoren sowie Arten.

Beachtung der Ergebnisse aktueller Gutachten sowie der Festlegungen des Scopings im Sinne des § 15 UVPG (siehe Besondere Leistung Scoping 0).

---

<sup>6</sup> Nach Anlage 1 UVPG, Liste für UVP-pflichtige Vorhaben, ist für den Bau einer Stadtbahn im Sinne des PBefGs eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)-Pflicht durchzuführen. Die LHK strebt an, eine Freiwillige UVP nach § 7 Abs. 3 UVPG durchzuführen. Sollte die zuständige Behörde dies als zweckmäßig erachten, entfällt die Allgemeine Vorprüfung und das Vorhaben wird UVP-pflichtig.

#### **1.1.4. Konkretisieren des weiteren Bedarfs an Daten und Unterlagen**

Erforderliche Kartierungen und sonstige notwendige Untersuchungen im Hinblick auf das Planungsziel sind vorzuschlagen. Eine Abstimmung mit der AG ist erforderlich.

#### **1.1.5. Beraten zum Leistungsumfang für ergänzende Untersuchungen und Fachleistungen**

In Abstimmung mit der AG und ggf. anderen fachlich Beteiligten ist zu Umfang, Zeitraum, Methode und Bearbeitungstiefe zu beraten.

#### **1.1.6. Aufstellen eines verbindlichen Arbeitsplans unter Berücksichtigung der sonstigen Fachbeiträge**

In Abstimmung mit der AG und anderen fachlich Beteiligten. Unter Berücksichtigung des übergeordneten Zeitplans der Stadtbahnplanung.

### **2. Besondere Leistungen nach Anlage 9 HOAI**

Folgende optionale Leistungen sind nicht Bestandteil der HOAI-Grundleistung und werden als besondere Leistungen ausgewiesen und vergütet. Die genaue Ausgestaltung ist mit der AG abzustimmen.

#### **2.1 Leistungen zur Verfahrens- und Projektsteuerung sowie zur Qualitätssicherung nach Anlage 9 HOAI**

##### **2.1.1 Optional: Ausarbeiten von Leistungskatalogen für Leistungen Dritter nach Anlage 9 Nr. 3 g) HOAI**

##### **2.1.2 Optional: Mitwirken bei Vergabeverfahren für Leistungen Dritter (Einholung von Angeboten, Vergabevorschläge) nach Anlage 9 Nr. 3 h) HOAI**

##### **2.1.3 Optional: Koordinieren von Planungsbeteiligten nach Anlage 9 Nr. 3 e) HOAI**

Im Falle der Notwendigkeit weiterer Leistungen Dritter sind diese zu koordinieren.

##### **2.1.4 Optional: Prüfen und Bewerten von Leistungen Dritter nach Anlage 9 Nr. 3 i) HOAI**

##### **2.1.5 Optional: Kartieren von Biotoptypen, floristischen oder faunistischen Arten oder Artengruppen nach Anlage 9 Nr. 6 h) HOAI**

## B) Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Scoping

### Grundleistungen Umweltverträglichkeitsstudie nach Anlage 1 Nr. 1.1 (zu § 3 Absatz 1) HOAI

Im Rahmen der Vorplanung für die Verkehrsanlagen wurden die grundlegenden Entscheidungen über die Straßenraumaufteilung getroffen, umweltfachliche Belange fanden bereits in der Trassenauswahl und Vorzugsvariantenfindung Berücksichtigung<sup>7</sup> (siehe auch Anlage 13, 16 und 17). Eine erneute Korridorbetrachtung ist somit nicht mehr erforderlich, vielmehr ist die bisherige Abwägung zu integrieren und ggf. ergänzen.

#### 1.1 LPH 1: Klären der Aufgabenstellung und Ermitteln des Leistungsumfangs

Siehe Leistungspaket 0. LPH 1 nur der Vollständigkeit halber unter diesem Leistungspaket aufgeführt.

#### 1.2 LPH 2: Grundlagenermittlung

Synergieeffekte der UVS, des LBP und des ASB sind zu nutzen und eine Doppelerarbeitung zu vermeiden.

##### 1.2.1 Ermitteln und Beschreiben der untersuchungsrelevanten Sachverhalte auf Grundlage vorhandener Unterlagen

Inklusive der Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen (z. B. in Bezug auf Ausgestaltung, Technologie, Standort, Größe und Umfang des Vorhabens), die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen (entsprechend Anlage 4 UVPG). Hierbei erfolgt eine inhaltliche sowie räumliche Konzentration auf die entscheidungserheblichen Sachverhalte.

##### 1.2.2 Beschreiben der Umwelt einschließlich des rechtlichen Schutzstatus, der fachplanerischen Vorgaben und Ziele sowie der für die Bewertung relevanten Funktionselemente für jedes Schutzgut einschließlich der Wechselwirkungen

Es sind die Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 UVPG zu beschreiben.

##### 1.2.3 Beschreiben der vorhandenen Beeinträchtigungen der Umwelt

##### 1.2.4 Bewerten der Funktionselemente und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Schutzgüter hinsichtlich ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit

Die Ausprägungen auf die einzelnen Schutzgüter sind vor dem Hintergrund fachlicher Kriterien und Wertmaßstäbe zu bewerten.

##### 1.2.5 Darstellen von Entwicklungstendenzen des Untersuchungsraums für den Prognose-Null-Fall

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Unterlagen z.B. Verkehrsprognose-Null-Fall.

---

<sup>7</sup> [Anlagen 5 Bewertungsansätze](#).

### **1.2.6 Überprüfen der Abgrenzung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsinhalte**

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsinhalte sind zu überprüfen.

### **1.2.7 Zusammenfassendes Darstellen der Erfassung und Bewertung als Grundlage für die Erörterung mit der AG**

Die Ergebnisse sind in Text und Karten darzustellen.

## **1.3 LPH 3: Vorläufige Fassung**

### **1.3.1 Ermitteln und Beschreiben der Umweltauswirkungen und Erstellen der vorläufigen Fassung**

### **1.3.2 Einarbeiten der Ergebnisse vorhandener Untersuchungen zum Gebiets- und Artenschutz sowie zum Boden-, Wasser und Immissionsschutz**

### **1.3.3 Zusammenfassendes vergleichendes Bewerten des Projekts mit dem Prognose-Null-Fall**

### **1.3.4 Erstellen von Hinweisen auf Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen sowie zur Ausgleichbarkeit der unvermeidbaren Beeinträchtigungen**

Die Möglichkeiten zur Vermeidung bzw. Verminderung der zu erwartenden Beeinträchtigungen sowie der Ausgleichbarkeit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, dem vorgezogenen Ausgleich (Artenschutz) aufgrund eines Artenschutzbeitrages sowie zur Schadensbegrenzung (Gebietsschutz) aufgrund der Ergebnisse einer FFH-VP sind abzuschätzen. Voraussichtlich nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen sind in ihren Konsequenzen darzulegen und so aufzubereiten, dass sie direkt für die Abwägung verwertbar sind.

### **1.3.5 Zusammenführen und Darstellen der Ergebnisse als vorläufige Fassung in Text und Karten einschließlich des Herausarbeitens der grundsätzlichen Lösung der wesentlichen Teile der Aufgabe**

In einer vorläufigen Fassung sind die Ergebnisse in Text und Karte zusammenzuführen und darzustellen. Die Fassung besteht mindestens aus

- Text
- Bestandskarten je Schutzgut bzw. Schutzgutgruppe,
- Auswirkungspläne je Schutzgut bzw. Schutzgutgruppe

Textpassagen, die in den Erläuterungsbericht nach RE 2012<sup>8</sup> übernommen werden sollen, sind zu kennzeichnen.

### **1.3.6 Abstimmen der Vorläufigen Fassung mit der AG**

---

<sup>8</sup> [Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012](#)

## **1.4 LPH 4: Abgestimmte Fassung des Umweltberichts**

### **1.4.1 Darstellen der mit der AG abgestimmten Fassung der Umweltverträglichkeitsstudie in Text und Karte einschließlich einer Zusammenfassung**

Änderungen gemäß dem Ergebnis der Abstimmung mit den zuständigen Behörden sind einzuarbeiten. Des Weiteren sind Prüfanmerkungen der AG in die vorläufige Fassung einzuarbeiten. Die abgestimmte Fassung muss den Vorgaben des UVPG entsprechen. Eine Abschlussbesprechung ist durchzuführen und die endgültige Fassung der Umweltverträglichkeitsstudie in der vertraglich vereinbarten Form ist zu übergeben.

### **1.4.2 Aktualisieren des UVP-Berichts**

Fortführen der mit der AG abgestimmten Fassung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Erstellen einer genehmigungsfähigen Fassung auf der Grundlage von Anregungen Dritter.

## **2. Besondere Leistung: Scoping**

Als besondere Leistung ist das Scoping vorzubereiten und durchzuführen.

### **2.1. Vorbereiten und Durchführen des Scopings nach Anlage 9 Nr. 5 a) HOAI**

Erstellen einer Scoping Unterlage als Grundlage zur Diskussion im Scoping Termin. Teilnahme und Durchführung des Scopingtermins.

## **C) Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) und Artenschutzbeitrag (ASB)**

Ergebnisse und Synergieeffekte der UVS sind zu berücksichtigen. Neben den Anforderungen aus dem BNatschG i.V.m. dem LNatschG ist auch die aktuelle Kieler Baumschutzverordnung (voraussichtlich 2026) mit sich hieraus ergebenden Maßnahmen zu integrieren. Der Artenschutzbeitrag (ASB) wird als besondere Leistung eingeordnet.

### **1. Grundleistungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans nach Anlage 7 (zu §26 Absatz 2) HOAI**

#### **1.1. LPH 1: Klären der Aufgabenstellung und Ermitteln des Leistungsumfangs**

Siehe Leistungspaket 0. Hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt.

#### **1.2. LPH 2: Ermitteln und Bewerten der Planungsgrundlagen**

##### **1.2.1. Bestandsaufnahme**

Erfassen von Natur und Landschaft jeweils einschließlich des rechtlichen Schutzstatus und fachplanerischer Festsetzungen und Ziele für die Naturgüter auf Grundlage vorhandener Unterlagen und örtlicher Erhebungen. Die Bestandserfassung beschränkt sich auf die planungsrelevanten Funktionen und Strukturen des Naturhaushalts und Landschaftsbildes, auf die sich das Vorhaben auswirken wird.

Das Erfassen von Natur und Landschaft ist unter Berücksichtigung der rechtlichen Anforderungen sowie des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes vorzunehmen. Hierzu sind regelmäßig Erhebungen erforderlich.

Ermitteln und Dokumentieren der für den jeweiligen Bezugsraum relevanten Funktionen und Strukturen des Naturhaushalts und Landschaftsbildes.

Die in der Planungsraumanalyse festgelegten Bezugsräume und planungsrelevanten Funktionen und Strukturen sind im Rahmen der Bestandserfassung und -bewertung zu konkretisieren und ggf. anzupassen.

##### **1.2.2. Bestandsbewertung**

- Bewerten der Leistungsfähigkeit und Empfindlichkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes nach den Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.
- Bewerten der vorhandenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Vorbelastung).
- Zusammenfassendes Darstellen der Ergebnisse als Grundlage für die Erörterung mit der AG.

Für die Erörterung mit der AG sind die Ergebnisse der Bestandserhebung und -bewertung in Text und Karte als vorläufige Fassung zusammenzufassend darzustellen.

#### **1.3. LPH 3: Vorläufige Fassung**



### **1.3.1. Konfliktanalyse**

Ermitteln und Bewerten der durch das Vorhaben zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes nach Art, Umfang, Ort und zeitlichem Ablauf, sowie der Wirkungen des Vorhabens auf die planungsrelevanten Funktionen und Strukturen des Naturhaushalts und Landschaftsbildes einschließlich der Erholungseignung der Landschaft. Ferner ist Intensität der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben für jeden Bezugsraum im Sinne der Eingriffsregelung nach dem BNatSchG in Verbindung mit den landesrechtlichen Regelungen zu ermitteln.

### **1.3.2. Konfliktminderung**

Erarbeiten von Lösungen zur Vermeidung oder Verminderung erheblicher Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes in Abstimmung mit den an der Planung fachlich Beteiligten. Übernahme von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung aus der ggf. zugehörigen FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie von artenschutz-rechtlich begründeten Vermeidungsmaßnahmen aus dem Artenschutzbeitrag. Abstimmen des Vermeidungskonzeptes mit den an der Planung fachlich Beteiligten.

### **1.3.3. Ermitteln der unvermeidbaren Beeinträchtigungen**

Ermitteln der unvermeidbaren Beeinträchtigungen planungsrelevanter Funktionen und Strukturen des Naturhaushalts und Landschaftsbildes für jeden Bezugsraum nach Art, Umfang, Ort und zeitlichem Ablauf und Bewerten in Bezug auf ihre Erheblichkeit.

### **1.3.4. Erarbeiten und Begründen von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen sowie von Angaben zur Unterhaltung dem Grunde nach und Vorschläge zur rechtlichen Sicherung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Erarbeiten und Begründen von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege und Entwickeln der projektbezogenen Ziele der Kompensation mit Blick auf die betroffenen Bezugsräume:

- Ableiten vorrangig wiederherzustellender Funktionen und Strukturen
- Entwickeln des integrierten Zielkonzeptes unter Berücksichtigung der Ziele der Landschaftsplanung sowie des Artenschutzbeitrags und ggf. der Vorgaben weiterer relevanter Fachgutachten
- Definieren von Maßnahmenräumen
- Erarbeiten und Begründen von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen nach Art, Umfang, Lage und zeitlicher Abfolge
- Angaben zu Art, Turnus und Dauer der Pflege- und Unterhaltung der Maßnahmen

Abstimmen des Maßnahmenkonzeptes sowie der möglichen Maßnahmenarten und der räumlichen Bindung mit den zuständigen Fachbehörden.

### **1.3.5. Integrieren von Maßnahmen auf Grund des Natura 2000-Gebietsschutzes sowie auf Grund der Vorschriften zum besonderen Artenschutz, aufgrund des Baumschutzkonzeptes und anderer Umweltfachgesetze auf Grundlage vorhandener Unterlagen und Erarbeiten eines Gesamtkonzeptes**

Darstellen und Begründen der Notwendigkeit eines speziellen Risikomanagements gemäß RLBP.SH<sup>9</sup>.

### **1.3.6. Vergleichendes Gegenüberstellen von unvermeidbaren Beeinträchtigungen und Ausgleich und Ersatz einschließlich Darstellen verbleibender, nicht ausgleichbarer oder ersetzbarer Beeinträchtigungen**

### **1.3.7. Kostenermittlung nach Vorgaben der AG**

Kostenermittlung nach AKVS<sup>10</sup>. Dabei sind die Einzelpositionen der Kostenermittlung darzustellen.

### **1.3.8. Zusammenfassendes Darstellen der Ergebnisse in Text und Karte**

Zusammenfassendes Darstellen der Ergebnisse von Konfliktanalyse und Konfliktminderung, der unvermeidbaren Beeinträchtigungen, der Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz sowie der verbleibenden, nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren Beeinträchtigungen als vorläufige Fassung in Text und Karte. Kennzeichnen der Textpassagen, die in den Erläuterungsbericht nach RE übernommen werden sollen.

### **1.3.9. Mitwirken bei der Abstimmung mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde**

Ggf. unter Hinzuziehung weiterer Träger öffentlicher Belange.

### **1.3.10. Abstimmen der Vorläufigen Fassung mit der AG**

## **1.4. LPH 4: Abgestimmte Fassung**

Einarbeiten der Änderungen gem. dem Ergebnis der Abstimmung mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde.

Einarbeiten von Prüfanmerkungen des AG in die vorläufige Fassung.

Die endgültige Planfassung besteht aus

- Text
- Bestands- und Konfliktplan, ggf. Bestandübersichtsplan
- Maßnahmenübersichtsplan
- Maßnahmenplan im Maßstab des straßenbautechnischen Entwurfes in parzellenscharfer Darstellung
- Maßnahmenverzeichnis nach RLBP.SH, Muster „Maßnahmenblatt Komplex- oder Einzelmaßnahmen“
- Kostenermittlung landschaftspflegerischer Maßnahmen nach AKVS

Abschlussbesprechung und Übergabe der endgültigen Fassung des LBP in der vertraglich vereinbarten Form.

## **2. Besondere Leistungen nach Anlage 9 Nr. 6 g) HOAI - Artenschutzbeitrag**

Als besondere Leistung ist der Artenschutzbeitrag (ASB) zu erstellen. Ferner wird auf die optionalen besonderen Leistungen unter Leistungspaket 0 hingewiesen.

<sup>9</sup> Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP)

<sup>10</sup> Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS)

## **2.1. Klären der Aufgabenstellung und Ermittlung des Leistungsumfangs**

### **2.1.1. Zusammenstellen und Auswerten der vorhandenen faunistischen und floristischen Daten**

## **2.2. Bestimmen der für den ASB relevanten Arten (Relevanzprüfung)**

### **2.2.1. Ermitteln und Beschreiben der maßgebenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkprozesse des Projekts und Festlegen der maximalen Wirkzone bezogen auf das vorhandene bzw. anzunehmende Artenspektrum**

### **2.2.2. Darlegen der möglicherweise artenschutzrechtlich betroffenen Arten**

Darlegen für welche Arten auf Basis der konkreten Planung ein Eintreten eines artenschutzrechtlichen Zugriffsverbotes nach BNatSchG mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann und Darlegen der artenschutzrechtlich betroffenen und vertieft zu bewertenden Arten (gem. Anh. IV FFH-RL<sup>11</sup>, VRL<sup>12</sup> sowie Verantwortungsarten des § 54 BNatSchG – sofern erforderlich).

### **2.2.3. Konkretisieren weiteren Bedarfs an Daten und Unterlagen**

Erforderliche Kartierungen und sonstige notwendige Untersuchungen im Hinblick auf die Aufgabenstellung sind vorzuschlagen und mit der AG abzustimmen.

### **2.2.4. Erforderliche Kartierungen und sonstige notwendige Untersuchungen im Hinblick auf die Aufgabenstellung sind vorzuschlagen und mit der AG abzustimmen.**

Abstimmung mit der AG und ggf. anderen fachlich Beteiligten. Die Leistung beinhaltet Aussagen zu Umfang, Zeitraum, Methode und Bearbeitungstiefe.

### **2.2.5. Zusammenfassendes Darstellen der Ergebnisse in Textform**

Zusammenfassendes Darstellen der Ergebnisse der Relevanzprüfung in Textform (inkl. Tabellen) als vorläufige Fassung.

### **2.2.6. Mitwirken bei der Abstimmung mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde**

### **2.2.7. Abstimmen der vorläufigen Fassung mit der AG**

## **2.3. Konfliktanalyse und Maßnahmen zur Konfliktvermeidung im Zuge der Art-für-Art-Betrachtung**

### **2.3.1. Ermitteln der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote gemäß BNatSchG unter Einbeziehung der projektimmanenten Maßnahmen zur Konfliktvermeidung**

---

<sup>11</sup> Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie)

<sup>12</sup> Richtlinie der Europäischen Union zum Schutz wildlebender Vogelarten und ihrer Lebensräume und zur Einrichtung Europäischer Vogelschutzgebiete

**2.3.2. Beschreiben der betroffenen Arten u. Beurteilen / Darstellen des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der Arten, für die ein Störungsverbot vorliegt**  
Beschreiben der betroffenen Arten nach Schutzstatus und Gefährdungsstufe Rote Listen. Beschreiben der Lebensräume und der Verhaltensweise der Arten, deren Verbreitung und Vorkommen im Untersuchungsraum.

**2.3.3. Erarbeiten und begründen von artbezogenen Maßnahmen zur Konfliktvermeidung (Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen)**  
In iterativer Zusammenarbeit mit den fachlich Beteiligten. Ergebnis muss übernahmefähig für UVS und LBP sein.

**2.3.4. Darstellen und Begründen der Arten, für die trotz vorgesehener Vermeidungsmaßnahmen ein Tötungsrisiko gegeben ist**

**2.3.5. Darstellen und Begründen der Arten, für die trotz vorgesehener Vermeidungs- und / oder CEF-Maßnahmen die Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang verloren geht**

**2.3.6. Darstellen und Begründen der Arten, für die trotz vorgesehener Vermeidungs- und / oder CEF-Maßnahmen erhebliche störungsbedingte Beeinträchtigungen der lokalen Population vorliegen**

**2.3.7. Darstellen der Rahmenbedingungen, die für eine dauerhafte Funktion der Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erforderlich sind**

**2.3.8. Festlegen von Monitoring-Maßnahmen und Möglichkeiten des Risiko-Managements**

**2.3.9. Zusammenfassendes Darstellen der Ergebnisse in Text und Karte**  
Zusammenfassendes Darstellen der Ergebnisse der Konfliktanalyse inklusive einer tabellarischen Darstellung der Ergebnisse dieser und der Maßnahmen zur Konfliktvermeidung in Text und Karte als vorläufige Fassung.

**2.3.10. Mitwirken bei der Abstimmung mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde**

**2.3.11. Abstimmen der vorläufigen Fassung mit der AG**

**2.4. Optional: Ermitteln und Darstellen der Ausnahmeveraussetzungen**  
Zum jetzigen Zeitpunkt gehen wir davon aus, dass keine Artenschutzrechtlichen Ausnahmen nötig werden. Sollte die Konfliktanalyse zu dem Ergebnis kommen, dass unvermeidbare Beeinträchtigungen vorliegen, kommen die folgenden Leistungen unter Punkt 2.4 zum Tragen.

#### **2.4.1. Ermitteln des Erhaltungszustandes der Populationen der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet**

Beschreiben der betroffenen Arten nach Erhaltungszustand (biographischen Region, Deutschland, Schleswig-Holstein).

Ermitteln und Beschreibung des Erhaltungszustandes auf der lokalen Ebene.

#### **2.4.2. Durchführung der Alternativenprüfung**

Mitwirken bei der Entwicklung von Alternativen (z.B. bautechnische Alternativen, keine alternative Trassenführung). Neben den im Rahmen der Vorplanung und der UVS untersuchten sind ggf. weitere ernsthaft in Betracht kommende Alternativen einzubeziehen, die das Planungsziel erreichen.

Prüfung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach BNatSchG für jede der Alternativen.

Vergleichen der Ergebnisse der geprüften Alternativen und Bestimmen der Alternative, die keine oder geringere Auswirkungen im Sinne der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach BNatSchG haben.

Mitwirken bei der Gesamtbewertung der Alternativen (Bewertung der Zumutbarkeit) und beim Festlegen der Alternative, die der weiteren Planung zugrunde gelegt werden soll. Der Prozess der Alternativenprüfung ist in enger Abstimmung mit der AG durchzuführen.

#### **2.4.3. Darlegen der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Übernehmen der Planrechtfertigung und der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses aus den Beiträgen der an der Planung Beteiligten.

Mitwirken bei der Feststellung des Überwiegens des öffentlichen Interesses im Verhältnis zum besonderen Artenschutzrecht nach BNatSchG.

#### **2.4.4. Festlegen von Maßnahmen zur Wahrung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen) der betroffenen Arten und Begründung der dauerhaften Funktion dieser Maßnahmen**

Erarbeiten des Maßnahmenkonzepts der FCS-Maßnahmen Dies erfolgt unter Einbeziehung der vorgesehenen Maßnahmen zur Konfliktvermeidung sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen.

Erfassen und Bewerten von Zustand und Ausstattung des für die Umsetzung der FCS-Maßnahmen vorgesehenen Bereichs.

Ausarbeiten der konkreten FCS-Maßnahmen (übernahmefähig für die UVS / den LBP)

Prognostizieren der Wirksamkeit der FCS-Maßnahmen.

Erarbeiten der vorgesehenen Regelungen zur Sicherung der Umsetzung und Regelungen zur Kontrolle der Maßnahmen.

#### **2.4.5. Darstellen und Begründen, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art im Falle der Zulassung nicht verschlechtert**

#### **2.4.6. Zusammenfassendes Darstellen der Ergebnisse in Textform**

Zusammenfassendes Darstellen der Ausnahmevoraussetzung in Textform als vorläufige Fassung

**2.4.7. Mitwirken bei der Abstimmung mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde**

**2.4.8. Abstimmen der vorläufigen Fassung mit der AG**

**2.5. Abgestimmte Fassung**

**2.5.1. Darstellen des Artenschutzbeitrags in der mit der AG abgestimmten Fassung in Text und Karte**

Einarbeiten der Änderungen gem. dem Ergebnis der Abstimmung mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde.

Einarbeiten von Prüfanmerkungen der AG in die vorläufige Fassung.

Abschlussbesprechung und Übergabe der endgültigen Fassung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags in der vertraglich vereinbarten Form.

## **D) Weitere zusätzliche Leistungen**

### **1. Planungsbegleitende Umweltbaubegleitung mit besonderem Fokus auf die Baumschutzfachliche Baubegleitung**

Die Aufgabe der Umweltbaubegleitung ist die Qualitätssicherung und Operationalisierung umweltrelevanter Planungsvorgaben aus der Vorplanung, UVS, ASB, LBP und weiterer Umweltgutachten. Sie prüft deren Umsetzbarkeit in der technischen Planung, Ausschreibung und Bauabwicklung und bereitet die baubegleitende Phase vor. Dementsprechend wird die Umweltbaubegleitung planungsbegleitend während der Entwurfs- und Genehmigungsplanung benötigt. Aufgrund der hohen zu erwartenden Eingriffe in den Straßenbaumbestand ist ein weiterer wichtiger Teil der UBB die Baumschutzfachliche Baubegleitung, welche eine gute Integration des Baumbestandes in die Planung sicherstellen soll.

#### **1.1. Analyse der Vorplanung und der vorhandenen Umweltgutachten hinsichtlich kritischer Abschnitte im Bezug auf den Einfluss auf die Umwelt**

#### **1.2. Ergänzen der vorhanden Baumdaten um weitere, für die baumschonende Planung der Gesamtmaßnahme relevante Daten (z.B. Nacherfassung von Baumvitalität, Erkundungen zur Wurzellage etc.)**

#### **1.3. Bewertung der Umsetzbarkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die beteiligten Fachplanungen**

#### **1.4. Erarbeiten eines Baumschutzkonzeptes inklusive eines Erhaltungs- und Fällkonzeptes sowie GIS-kompatibler Aufarbeitung der Ergebnisse<sup>13</sup> als Grundlage zur Integration von Baumschutzmaßnahmen in den Landschaftspflegerischen Begleitplan**

#### **1.5. Koordination sowie Antragsvorbereitung sonstiger umweltrechtlicher Genehmigungen (z.B. Grundwasserabsenkungen), wenn nicht in der Planfeststellung enthalten**

#### **1.6. Koordinierung und Antragstellung von Fällanträgen inklusive Alternativenprüfung**

### **2. Immissionsschutzgutachten**

#### **2.1. Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der bau-, anlagen-, und betriebsbedingten Immissionen (insbesondere Schall, Körperschall, Erschütterung und elektromagnetische Strahlung) sowie der elektromagnetischen Verträglichkeit (insbesondere im Bereich medizinischer- sowie Forschungseinrichtungen) unter Berücksichtigung einschlägiger technischer und gesetzlicher Anforderungen.**

Die schon vorliegenden Betrachtungen zur elektromagnetischen Verträglichkeit sind in der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen.

---

<sup>13</sup> Bildet die fachliche Grundlage für die spätere Baumschutzfachliche Baubegleitung auf der Baustelle.

**2.2. Ableitung geeigneter Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen**

**2.3. Erarbeitung einer genehmigungsreifen immissionsschutzfachlichen Unterlage für den Planfeststellungsantrag einschließlich fachlicher Bewertung und Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen insbesondere auf das Schutzgut Mensch.**



## 5. Grundlagen der Honorarermittlung

Die Vergütung erfolgt leistungsbezogen auf Grundlage der HOAI 2021 bzw. in der bei Vertragsschluss geltenden Fassung sowie auf Grundlage des Angebotes des\*der AN. Die Ermittlung des Honorars hat anhand der jeweils geltenden Prozentsätze für die Grundleistungen je nach Leistungspaket für die LPH 1-4 zu erfolgen. Die Nebenkosten sind getrennt auszuweisen. Darüber hinaus können für besondere Leistungen nach § 3 Abs. 2 HOAI Honorare frei vereinbart werden. Die zusätzlichen Leistungen werden außerhalb der HOAI abgerechnet und sind jeweils nach Aufwand bzw. Pauschale oder Leistungsumfang zu kalkulieren. Alle Leistungen sind mit dem Angebot im vorbereiteten Preisblatt anzugeben, welches den zur Angebotsabgabe aufgeforderten Bieter\*innen bereitgestellt wird.

## 6. Datenformate, Kompatibilität und Nutzungsrechte

### 6.1 Softwarekompatibilität und Projektdaten

Die Landeshauptstadt Kiel verarbeitet Planungsdaten u.a. mit folgender Software:

- AutoCAD (Version 2026)
- Civil 3D (Version 2026)
- Revit (Version 2026)
- ProVI (Version 7.5)
- QGIS (Version 3.4)
- Ingradra (Version 12.0.9)

Projektdaten sind so bereitzustellen, dass eine verlustfreie Weiterverarbeitung gewährleistet ist. Sicherzustellen sind insbesondere:

- offene und kompatible Dateiformate
- vollständige Übergabe aller Referenzen (XREF, Modelle, Plotstile etc.)
- saubere Layerstruktur ohne Bearbeitungshindernisse
- dokumentiertes Koordinaten- und Höhen Bezugssystem

Zusätzlich sind sämtliche originären Projektdaten der eingesetzten Fachsoftware zu übergeben. Nicht zulässig sind eingeschränkte Viewer-Formate oder geschützte Dateien, die eine fachliche Weiterbearbeitung verhindern. Alle Simulationsparameter, Annahmen und Szenarien sind nachvollziehbar zu dokumentieren. Der Auftragnehmer hat einen Teimport der Projektdaten in die beim Auftraggeber eingesetzten Systeme zu begleiten.

### 6.2 Standards (CAD, GIS)

Verbindlich einzuhalten sind:

- einheitliche und systematische Layerstruktur
- eindeutige Layerbenennung nach abgestimmtem Layerleitfaden (keine Umlaute oder Sonderzeichen)
- Trennung von Bestand, Planung und Rückbau
- keine Sammel- oder Mischlayer
- einheitliche Symbolbibliotheken

Darüber hinaus:

- einheitliche Farbzurordnung je Leitungstyp/Anlage
- konsistente Linientypen
- einheitliche Text- und Plotstile (CTB/STB mitzuliefern)

Layernamen, Farben und Darstellungsstandards die hier oder in anderen Dokumenten der LHK nicht beschrieben sind müssen vor Planerstellung mit der AG abgestimmt werden. Ergänzend sind die in Anlage 5 (GIS-Modellierungsrichtlinie für die Landeshauptstadt Kiel, Stand 04.2026) gemachten Vorgaben zu berücksichtigen.

### 6.3 Eigentum, Nutzungsrechte und Datenqualität

Die AG erhält an den im Rahmen der Leistungserbringung entstehenden Arbeitsergebnissen ein einfaches, zeitlich, räumlich und inhaltlich unbeschränktes Nutzungsrecht. Dieses umfasst insbesondere das Recht zur dauerhaften Speicherung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Weiterentwicklung, Veröffentlichung sowie Nutzung für die Durchführung,

Dokumentation und Weiterentwicklung des dem Auftrag zugrunde liegenden Projekts sowie für damit zusammenhängende kommunale Aufgaben.

Die AG ist berechtigt, die Arbeitsergebnisse an mit der Umsetzung oder Weiterbearbeitung des Projekts beauftragte Dritte weiterzugeben, soweit dies zur Erfüllung des Vertragszwecks erforderlich ist. Eine darüberhinausgehende Nutzung für andere Projekte bedarf einer gesonderten Vereinbarung.

Der\*die AN stellt sicher, dass die Arbeitsergebnisse frei von Rechten Dritter sind, die der vertragsgemäßen Nutzung entgegenstehen. Bei verwendeten Drittmaterialien gewährleistet er\*sie die erforderlichen Nutzungsrechte. Einschränkungen sind offenzulegen und bedürfen der Zustimmung der AG. Leistungen sind entsprechend den vertraglichen Anforderungen zu erbringen.

Eine fehlende oder fehlerhafte Georeferenzierung, uneinheitliche Layer- und Farbstrukturen, unvollständige Projektdateien, nicht kompatible oder nicht offen zugängliche Dateiformate sowie sonstige Abweichungen von den vereinbarten Standards gelten als formaler Mangel der Leistung.

## 6.4 Digitale Datenübergabe

Alle digitalen Projektdaten sind in einer Cloud-Lösung in einer einheitlichen und abgestimmten Ordnerstruktur abzulegen. Die LHK nutzt standardmäßig Nextcloud. Wird eine alternative Plattform verwendet, so muss diese hinsichtlich Zugriffsstruktur, Datensicherheit, Versionierung und Rechteverwaltung den Standards der LHK entsprechen und vorab abgestimmt werden. Die Datenablage (Cloud-Lösung) ist als aktive Austausch- und Arbeitsplattform einzusetzen. Die\*der AN hat einen Vorschlag für eine entsprechende Ablagestruktur vorzuschlagen und mit der AG abzustimmen.

Ergebnisdaten sind grundsätzlich nach folgendem Schema zu benennen:

JJMMDD\_Bezeichnung

Die Bezeichnung muss eindeutig, nachvollziehbar und projektbezogen sein.

Revisionen sind durch eine fortlaufende Nummerierung kenntlich zu machen (z. B. R01, R02, R03). Frühere Versionsstände sind in einem separaten Ordner mit der Bezeichnung „Archiv“ strukturiert und nachvollziehbar abzulegen.

Einmal monatlich sind die aktuellen Arbeitsstände der Projektdaten auf dem Server zu prüfen, zu bereinigen und zu aktualisieren. Dies dient der Sicherstellung, dass die LHK jederzeit in der Lage ist, auf aktuelle und konsistente Unterlagen zuzugreifen und diese bei Bedarf an beteiligte Ämter oder Dritte weiterzuleiten, insbesondere im Rahmen paralleler Planungs- und Genehmigungsprozesse.

Dies gilt ausdrücklich auch für Zeichnungsdaten (z. B. CAD und Geodaten).

Der erforderliche Detaillierungsgrad sowie die bereitzustellenden Datenformate – insbesondere im Hinblick auf Simulations- und Fachmodelldaten – sind projektspezifisch abzustimmen.

Spätestens drei Monate vor dem voraussichtlichen Abschluss einer Leistungsphase ist eine vollständige erste Spiegelung sämtlicher Projektdaten in abgestimmter Struktur bereitzustellen.

## 7. Zur Kommunikation der Stabsstelle Stadtbahn

### Abstimmungen

Feste Ansprechpartner\*innen bei der Landeshauptstadt Kiel sind Niklas Steinert und das Team der Infrastruktur in der Stabsstelle Stadtbahn. Es wurde eine „Stadtbahn Planungs- und Baugesellschaft mbH“ gegründet, welche gleichwertig zur Stabsstelle Stadtbahn in die Abstimmungsprozesse einzubinden ist.

Ein enger Austausch und regelmäßige Abstimmungstermine sind von dem\*der Bewerber\*in einzuplanen. Die AG geht davon aus, dass Arbeitstermine wie die Projektteamsitzung und die spezifischen Planungsrunden im Umfang und Art von den Grundleistungen der jeweiligen HOAI-Leistungen abgedeckt werden. Die im folgenden genannten Zeitpunkte sind als vorläufig gesetzt anzusehen. Die\*der AN muss das unten genannte Zeitfenster ermöglichen können; die AG kann in Abstimmung mit den verschiedenen AN andere Zeitfenster festlegen.

### Projektleitungsrunde

Zeitpunkt:	Vorläufig jeden Montag von 11:00 bis 13:00 Uhr
Präsenz/Hybrid:	1x pro Woche vor Ort
Teilnehmer*innen:	SPBG, DVI.SB, Projektsteuerung, <u>Auftragnehmer*in (mind. Leitungsebene)</u>
Terminleitung	Projektsteuerung (Terminvorbereitung, Moderation und Protokollierung)
Zeitraum:	Gesamter Zeitraum der Gesamtvergabe
Ziel:	Strategische Themen (u. a. Vertragsrechtliches, Meilensteine, Risiken)

### Projektteamsitzung

Zeitpunkt:	Jeden Mittwoch von 13:00 bis 17:00
Präsenz/Hybrid:	Grundsätzlich digital möglich Mind. 1x pro Monat vor Ort
Teilnehmer*innen:	SPBG, DVI.SB, Projektsteuerung, <u>Auftragnehmer*in (Arbeitsebene)</u> , Ämter der LHK, ggf. Stakeholder
Terminleitung	Projektsteuerung (Terminvorbereitung, Moderation und Protokollierung)
Zeitraum:	Gesamter Planungszeitraum der Gesamtvergabe
Ziel:	Operative Themen

### Spezifische Planungsrunde

Zeitpunkt:	Mind. 1x pro Woche für ca. 60 Minuten, individuell abgestimmt
Präsenz/Hybrid:	Grundsätzlich digital möglich Mind. 1x pro Monat vor Ort
Teilnehmer*innen:	SPBG, DVI.SB, <u>Auftragnehmer*in (Arbeitsebene)</u>
Terminleitung	Auftragnehmer*in (Moderation und Protokollierung)
Zeitraum:	Gesamter Planungszeitraum der Gesamtvergabe
Ziel:	Planungsspezifische Themen

Über die Abstimmungen zwischen der AG und dem\*der AN sind Protokolle von dem\*der AN fortlaufend anzufertigen und der AG zeitnah elektronisch zur Verfügung zu stellen. Details sind nach der Zuschlagserteilung abzustimmen.

Die AG behält sich vor, bei nicht erfolgter Qualitätssicherung der vorgelegten Berichte Kürzungen vorzunehmen.

### **Rechnungsstellung**

Der\*Die AN hat sicherzustellen, dass die Abrechnung der Leistungen in getrennten Rechnungspositionen für förderfähige und nicht förderfähige Kosten erfolgt. Außerdem müssen die Kosten den einzelnen PFA zugeordnet werden.

Bei der Rechnungsstellung ist der\*die AN verpflichtet, die im Kostenstrukturplan festgelegte Gliederung und Zuordnung der Kosten verbindlich einzuhalten. Der Kostenstrukturplan wird noch ausgearbeitet und zum Auftragsbeginn durch die AG zur Verfügung gestellt.

## 8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte Planfeststellungsabschnitte der IBS 1 – PFA 1.0 Betriebshof, 1.1 Hörn, 1.2 Ostufer, 1.3 Westufer .....	5
Abbildung 2: Schematische Darstellung des Akteur*innengeflechts im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Verkehrsanlagenplanung für die Stadtbahn Kiel .....	7
Abbildung 3: Gesamtnetz Stadtbahn Kiel (IBS1-IBS 3, Betriebshof) (Hintergrundkarte: OpenStreetMap).....	11
Abbildung 4: Streckenkilometrierung der Vorplanung zum Kernnetz .....	13

## 9. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über Leistungspakete und Zuordnung Grundleistung, besondere oder zusätzliche Leistung des Auftrages.....	6
---	---